VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 37)**
- **Komisji Obrony Narodowej (nr 43)**

z dnia 15 listopada 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 37)

Komisja Obrony Narodowej (nr 43)

15 listopada 2016 r.

Komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Obrony Narodowej, obradujące pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zapoznały się z:

– informacją na temat polityki realizacji potrzeb remontowych oraz modernizacji technicznej Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej przez polskie stocznie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Kownacki** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Aszyk Arkadiusz** członek zarządu Remontowej Holding SA, **Mateusz Filipp** prezes zarządu Remontowej Shipbuilding SA, **Jarosław Flont** prezes zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowej im. Józefa Piłsudskiego SA, **Konrad Konefał** dyrektor do spraw biznesu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA, **Sławomir Latos** prezes Stoczni Remontowej „Nauta" SA, **Adam Lesiński** prezes zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA, **Jarosław Łasiński** prezes zarządu Stoczni Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Madejski** prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Strzeboński** prezes zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Michał Szaniawski** wiceprezes prezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Mirosław Piórek** przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Paweł Rodzoś** stały doradca Komisji Obrony Narodowej oraz **Iga Jakubowska** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska**, **Kamil Strzępek**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Witam państwa na wspólnym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Obrony Narodowej. Witam posłów i przybyłych gości.

Wygląda na to, że mamy kworum. Stwierdzam kworum. Proszę państwa, w porządku dziennym posiedzenia mamy informację na temat polityki realizacji potrzeb remontowych oraz modernizacji technicznej Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej przez polskie stocznie.

Witam w imieniu ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej podsekretarza stanu pana Grzegorza Witkowskiego oraz sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej pana Bartosza Kownackiego. Ponadto Ministerstwo Obrony Narodowej reprezentuje na dzisiejszym posiedzeniu Komisji pan kontradmirał Mirosław Mordel inspektor Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, pan Mateusz Starosiek zastępca dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej, pan pułkownik Piotr Imański pierwszy zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pan pułkownik Waldemar Bogusławski zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pan Konrad Konefał

dyrektor do spraw biznesu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA, pan komandor Grzegorz Kultys szef Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych oraz pan pułkownik Wojciech Kazimierczak zastępca szefa oddziału w Departamencie Polityki Zbrojeniowej.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisje przyjmują zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę. A zatem przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Najpierw o zabranie głosu poproszę sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej pana Bartosza Kownackiego. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, bardzo dziękuję za zaproszenie i za możliwość podzielenia się z państwem informacją na temat sytuacji części przemysłu stoczniowego, która podlega dzisiaj ministrowi obrony narodowej. Tak się składa, iż część przedsiębiorstw wchodzi w skład grupy „MARS", która wchodzi w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej. W związku z tym możemy państwu przedstawić zarówno sytuację tych przedsiębiorstw – mamy taką wiedzę – jak również informację na temat projektów i planów związanych z remontami polskiej Marynarki Wojennej oraz tego, co jest najważniejsze i co chyba wszystkich najbardziej interesuje, czyli programów modernizacyjnych polskiej armii. Mamy taką nadzieję, że będę one pewną szansą, czy kołem zamachowym dla polskich stoczni.

Przemysł morski i budowanie zdolności na morzu zostały wskazane przez ministra Antoniego Macierewicza jako jedno z priorytetowych zagadnień, które będziemy realizowali. Jest kilka programów, które mogą być wykonane przez kilka stoczni, przez polskie stocznie. Są też takie przedsięwzięcia, które być może – jest na to szansa – będziemy realizowali wspólnie z innymi partnerami europejskimi, co może wpływać także na atrakcyjność tej oferty.

Poproszę po kolei osoby, poczynając od pana dyrektora Starośka, o przedstawienie szczegółowych informacji o tym, jak wygląda sytuacja finansowa, jak wygląda wynik finansowy i jakie są perspektywy tych przedsiębiorstw. Potem poproszę panów pułkowników o przedstawienie programów modernizacji i programów remontowych. Na pewno będę również prosił pana Konefała, który dzisiaj jest pełnomocnikiem Polskiej Grupy Zbrojeniowej do spraw przemysłu stoczniowego, żeby przedstawił informację ze strony przemysłu. Nie ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, ale ze strony przemysłu, który jest zgromadzony w Polskiej Grupie Zbrojeniowej. Przedstawi informację i plany na przyszłość, co do rozwoju tego sektora Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Dziękuję bardzo i proszę pana dyrektora.

Zastępca dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej MON Mateusz Sarosiek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jest ze mną zastępca Oddziału Nadzoru nad Przemysłem i Przygotowania Obronnego pan pułkownik Wojciech Kazimierczak, który w tym Oddziale nadzoruje spółki, więc pozwolę panu pułkownikowi przedstawić kondycję finansową i ekonomiczną stoczni. Poproszę, żeby przedstawił państwu również zadania obronne, nakładane przez Ministra Obrony Narodowej. Panie pułkowniku, proszę.

Zastępca szefa Oddziału Nadzoru nad Przemysłem i Przygotowania Obronnego w DPZ MON płk Wojciech Kazimierczak:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego spotkania jest przemysł stoczniowy. Korzystając z możliwości przedstawię państwu krótką informację na temat zadań obronnych nakładanych przez Ministra Obrony Narodowej oraz bardzo krótko streszczę kondycję finansową stoczni, o których dzisiaj mówimy. W związku z tym powiem, że Stocznia Remontowa Shipbuilding, Stocznia Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej SA, Stocznia Remontowa „Nauta" oraz Morska Stocznia Remontowa „Gryfia", że te wszystkie stocznie są przedsiębiorstwami o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, w rozumieniu ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa, realizowanych przez przedsiębiorców. Wobec tych wszystkich czterech podmiotów, przedsiębiorców, Minister Obrony Narodowej

posiada właściwość w zakresie nakładania zadań na rzecz obronności państwa, w zakresie określonym w cytowanej przeze mnie wcześniej ustawie.

Na te przedsiębiorstwa co roku Minister Obrony Narodowej nakłada zadania z zakresu mobilizacji gospodarki, militaryzacji, planowania operacyjnego i szkolenia obronnego. Zgodnie z nowelizacją odpowiedniego rozporządzenia Rady Ministrów, w listopadzie 2015 r. – a dokładnie 3 listopada – zostało znowelizowane obowiązujące w tym zakresie rozporządzenie, te cztery stocznie znalazły się we właściwości ministra. Do tej daty jedynie Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni była we właściwości ministra. Zgodnie z tą nowelizacją jedna ze stoczni – Stocznia Remontowa Shipbuilding – uzyskała status przedsiębiorstwa o szczególnym znaczeniu gospodarczym, którego do tej pory nie posiadała. Jak już wspomniałem, w bieżącym roku Minister Obrony Narodowej nałożył zadania na rzecz obronności państwa. Wszystkie cztery stocznie mają nałożone zadania w zakresie militaryzacji, planowania operacyjnego i szkolenia obronnego.

Jedynie stocznia Remontowa Shipbuilding, z uwagi na to, że nie brała udziału w procesie planowania zadań, nie ma nałożonego zadania w zakresie mobilizacji. W związku z tym nie bierze udziału w realizacji zadań remontowo-produkcyjnych, ujętych w programie mobilizacji gospodarki. Jest to dokument rządowy, dokument niejawny o klauzuli „tajne". Dodatkowo muszę powiedzieć, że zgodnie z realizowaną w resorcie obrony narodowej procedurą wszystkie cztery stocznie podlegają procesowi militaryzacji. Posiadają, albo będą posiadać konkretne struktury na czas wojny z tym, że Stocznia Marynarki Wojennej, z tego powodu, że ma najdłuższą historię znajdowania się we właściwości Ministra Obrony Narodowej, ma już nadany decyzją tego ministra etat na czas wojny. W związku z tym prowadzi już aktywnie bezpośrednie działania związane z nadaniem przydziałów organizacyjno-mobilizacyjnych, żeby zabezpieczyć swoje funkcjonowanie w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny.

Dla pozostałych trzech stoczni przygotowywane są wnioski Ministra Obrony Narodowej do przedstawienia Radzie Ministrów, w celu ujęcia tych przedsiębiorstw w wykazie jednostek organizacyjnych podlegających militaryzacji. Jak już powiedziałem, te zadania obronne, które są nakładane co roku decyzją administracyjną, w zakresie mobilizacji gospodarki tak naprawdę dotyczą utrzymania mocy produkcyjnych i remontowych niezbędnych do wytwarzania wyrobów i świadczenia określonych usług, ujętych w programie mobilizacji gospodarki. Potrzeby i zadania w zakresie przemysłu stoczniowego ujęte w programie mobilizacji gospodarki stanowią ok. 98% ulokowanych tam zadań. W związku z tym należy stwierdzić, że jest on głównym beneficjantem zadań ulokowanych w programie mobilizacji gospodarki. Realizacja zadań przez te podmioty w czasie zagrożenia bezpieczeństwa i w czasie wojny będzie realizowana na rzecz sił zbrojnych. Dodam jeszcze, że Minister Obrony Narodowej co roku prowadzi kontrole w tym zakresie, które stanowią podstawę do utrzymania tego statusu lub wprowadzenia pewnych działań naprawczych, w zakresie utrzymania mocy produkcyjnych określonych decyzją administracyjną.

Jeżeli chodzi o ogólną sytuację i kondycję finansową tych czterech pomiotów, chciałbym zwrócić uwagę, że tak, jak w zadaniach obronnych Minister Obrony Narodowej ma właściwość wobec wszystkich czterech podmiotów, tak struktura właścicielska tych przedsiębiorstw wskazuje na to, że Minister Obrony Narodowej w obecnej sytuacji, w aktualnym stanie, nie posiada bezpośredniego przełożenia na ich sytuację właścicielską. W dwóch stoczniach, a mianowicie w Stoczni Remontowej „Nauta" i w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", głównym akcjonariuszem jest zamknięty fundusz inwestycyjny aktywów niepublicznych, który ma większość ich akcji. W „Naucie" jest to ponad 98% akcji, a w „Gryfii" ponad 75%. Jeżeli chodzi o Stocznię „Nauta", to ze względu na profil i konieczność przygotowania tej stoczni do realizacji zadań na rzecz obronności państwa, jako resort obrony narodowej na bieżąco monitorujemy sytuację ekonomiczną i utrzymanie zdolności deklarowanych przez stocznię w procesie lokowania zadań na zgłoszone przez nas potrzeby. Wiemy, że w 2015 r. Stocznia „Nauta" uzyskała większy o 5% zysk, w stosunku do 2014 r.

Prowadzone przez nas analizy jej struktury kapitałowej wskazują na stabilną sytuację tej stoczni. Generalnie, jak cały przemysł stoczniowy, ta stocznia boryka się z proble-

mem relacji zobowiązań do wymagań krótkoterminowych, w związku z czym jej kondycja waha się w zależności od portfela zamówień, jaki uda się uzyskać stoczni na dany rok. Dodam jeszcze, jeżeli chodzi o „Nautę", że wiemy, iż w stoczni jest zatrudnionych ok. 450 osób. Z naszych bardzo ogólnych informacji, a także z informacji dotyczących procesu produkcji i remontu okrętów wynika, że ok. 150 osób jest bezpośrednio związanych z produkcją, a 50% z tych 450 osób stanowią tzw. pracownicy średnioprodukcyjni. Nie znaczy to, że z tej grupy nie można – jeżeli będzie istniała potrzeba – przerzucić pewnego potencjału do realizacji zadań, ale taka struktura zatrudnienia wskazuje na konkretne przypisanie osób do stanowisk.

Jeżeli chodzi o Stocznię Remontową „Gryfia", to o jej strukturze właścicielskiej już mówiłem. Stan zatrudnienia jest tutaj określony na ok. 500 osób, z czego 200 osób to osoby pośrednio produkcyjne. Bezpośrednio w produkcji znajduje się 300 osób. W związku z tym ta relacja jest tu trochę inna niż w Stoczni Remontowej „Nauta". Analiza przeprowadzona przez resort na podstawie danych otrzymywanych i pozyskiwanych ze sprawozdań finansowych wskazuje, lata 2014-2015 Stocznia Remontowa „Gryfia" zakończyła stratą. Bliższe informacje na temat kondycji finansowej na pewno przedstawi przedstawiciel Funduszu „MARS". Obserwujemy, że poprzednie zarządy stoczni, albo ich sposób zarządzania, doprowadziły do sytuacji, w której kondycja finansowa nie była najlepsza. Ostatnie informacje wskazują, patrząc na analizę danych finansowych, że już w sierpniu i we wrześniu br. zysk ze sprzedaży w tej stoczni wyniósł 3,8 mln zł. W związku z tym należy sądzić, że podejmowane działania zaradcze, naprawcze lub restrukturyzacyjne, które się tam odbywają, przynoszą w mniejszym lub większym stopniu efekt, poprawiając kondycję tej stoczni.

Jeżeli chodzi o Stocznię Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej, to trzeba tu zaznaczyć, że to rozszerzenie nazwy w zakresie upadłości likwidacyjnej wynika z aktualnego stanu prawnego. Zgodnie z prawem upadłościowym, syndyk po określeniu takiego stanu powinien rozpocząć sprzedaż majątku upadłego. Jednak w 2011 r., po ogłoszeniu tego stanu, syndyk dostał zgodę sędziego komisarza na prowadzenie działalności. Stocznia cały czas funkcjonuje. Jednak, zgodnie z prawem, wszelkie działania dotyczące funkcjonowania bieżącego, jak i planów rozwoju stoczni należą obecnie do wyłącznych kompetencji sędziego komisarza i syndyka oraz powołanej rady wierzycieli. Struktura właścicielska tak naprawdę składa się w ok. 99,4% z udziałów Agencji Rozwoju Przemysłu SA, a tylko 0,62% akcji należy do Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Obrony Narodowej.

Stan zatrudnienia w stoczni wynosi obecnie ok. 700 osób. Jak ostatnio pani syndyk wspominała na posiedzeniu Komisji, tylko ok. 10-12% z nich jest pracownikami administracji. Pozostali – to jest blisko 400 osób – traktowani są, jako pracownicy produkcyjni. Analizując aktualną sytuację stoczni należy zaznaczyć, że ta upadłość likwidacyjna powoduje, że stoczni bardzo trudno jest pozyskać kredyty. Brak zdolności kredytowej przekłada się na to, że trudno jest jej funkcjonować na rynku i zdobywać nowe zamówienia. Jednak analizy finansowe wskazują, że tak naprawdę od 2012 r. stocznia co rok kończyła swoją działalność gospodarczą z zyskiem. Należy też dodać, że majątek stoczni – według ostatniego oszacowania zleconego przez sędziego komisarza – przekracza wartość wierzytelności, które stocznia posiada. W związku z tym wartość stoczni jest wyższa niż wartość wierzytelności.

Jeżeli chodzi o ostatnią stocznię – ostatnią, ale nie najgorszą, żeby była jasność – to Remontowa Shipbuilding jest podmiotem typowo prywatnym. Tutaj nie ma udziału Skarbu Państwa. Głównymi udziałowcami, czy akcjonariuszami tej stoczni jest Remontowa Holding SA oraz Gdańska Stocznia Remontowa. Te dwa podmioty posiadają akcje w wysokości przekraczającej 99%. Wiodąca jest tutaj Remontowa Holding, która ma ponad 76% akcji. To jest największa z tych czterech stoczni. Zatrudnionych jest tam ok. 800 osób, z czego jest ok. 300 pracowników nieprodukcyjnych. Pozostali są bezpośrednio zaangażowani w proces produkcji. Informacje posiadane przez resort obrony narodowej, ze względu na strukturę właścicielską, nie są pełne w takim zakresie, w jakim byłyby, gdybyśmy sprawowali ten nadzór wprost.

Posiadamy dane, które potwierdzają, że zysk tej stoczni jest co rok utrzymywany. Od 2010 r. do 2015 r. stocznia kończyła wszystkie lata z zyskiem. Spółka zachowuje płynność finansową. Podsumowując można tak naprawdę powiedzieć, że pod względem finansowym spośród tych czterech stoczni jest ona w najlepszej sytuacji. Oczywiście, jak powiedziałem na wstępie przy Stoczni „Nauta", jak każdy podmiot z tego specyficznego obszaru przemysłu, stocznia boryka się z problemami w zakresie płynności finansowej, ale tutaj widzimy najmniejsze zagrożenia, jeżeli chodzi utrzymanie pozytywnej sytuacji ekonomicznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z Ministerstwa Obrony Narodowej zabierze głos?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Tak, jeśli można. Poprosiłbym jeszcze przedstawiciela Inspektoratu Wsparcia. Panie komandorze, proszę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę bardzo.

Szef Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych kmdr Grzegorz Kultys:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, komandor Kultys, Inspektorat Wsparcia, Szefostwo Techniki Morskiej. Jest to komórka zajmująca się planowaniem i realizacją napraw jednostek pływających. Na wstępie chciałbym podać parę informacji wstępnych, żebyśmy wiedzieli, o czym rozmawiamy. W chwili obecnej w siłach zbrojnych, a konkretnie w siłach Marynarki Wojennej eksploatowanych jest 81 jednostek pływających różnego typu. Zdecydowana większość zadań obsługowo-naprawczych sprzętu techniki morskiej lokowana jest poza wojskiem, głównie w zakładach przemysłu stoczniowego. Zadania są realizowane w polskich przedsiębiorstwach stoczniowych, bądź związanych z przemysłem stoczniowym. Podkreślenia wymaga również fakt, który w zasadzie w istotny sposób wpływa na przebieg procesów napraw jednostek pływających oraz generuje określone potrzeby. Jest to obecna struktura wiekowa jednostek pływających, która powoduje określone trudności w realizacji zadań, związanych z zabezpieczeniem technicznym sprzętu wojskowego techniki morskiej.

Zdecydowana większość jednostek pływających, eksploatowanych obecnie w siłach Marynarki Wojennej, wypracowała swoją normę docelowej eksploatacji powyżej 75%. Z danych wynika, że na 81 jednostek 66 jednostek przekroczyło tę wielkość, co stanowi 82%. Z tego 26% przekroczyło normę docelowej eksploatacji. Taka struktura wiekowa jednostek pływających bardzo negatywnie wpływa przede wszystkim na czas trwania napraw jednostek pływających, powoduje znaczący wzrost kosztów realizowanych napraw oraz wpływa na brak możliwości pełnego i efektywnego wykorzystania środków finansowych zaplanowanych na dany rok budżetowy. Mając taką sytuację, w styczniu i w lutym br. przeprowadzono na polecenie dowódcy generalnego analizę realizacji napraw jednostek pływających, która miała na celu wskazanie kierunku zmian poprawiających stan realizacji napraw jednostek pływających. Jednym z głównych wniosków z tej analizy było to, że w czerwcu br. zmieniony został kierunek naszych działań, poprzez wyłączenie pewnych typów jednostek pływających spod ustawy – Prawo zamówień publicznych. Uznano je za bazę dla bezpieczeństwa państwa i skierowano do procedowania według procedur dotyczących bezpieczeństwa państwa. Są to m.in. takie okręty, jak trałowce bazowe oraz okręty transportowo-minowe.

Jeżeli chodzi o plany finansowe oraz nasze potrzeby na najbliższy czas, plan modernizacji technicznej na lata 2017-2019 przewiduje następujące środki finansowe. W 2017 r. będzie to ok. 130 mln zł. W 2018 r. – 190 mln zł, a w 2019 r. ok. 150 mln zł. W ramach tych środków finansowych planujemy rozpoczęcie naprawy 11 okrętów i zakończenie naprawy 9 okrętów. W tym jest 9 okrętów, których naprawę rozpoczniemy w przyszłym roku. W roku bieżącym rozpoczniemy naprawę 4 okrętów. Ponadto planujemy kontynuować naprawę 4 okrętów w ramach umów wieloletnich. Posiadamy trzy zadania rezerwowe, do realizacji w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych.

W 2018 r. rozpocznie się naprawa kolejnych 6 okrętów. Nastąpi zakończenie naprawy 11 okrętów, w ramach prowadzonych umów wieloletnich.

Jeżeli chodzi o główne wnioski, które zostały wyartykułowane w czasie prowadzonej analizy w pierwszym półroczu br., pozwolę sobie przytoczyć najistotniejsze z nich. Po pierwsze, wojskowy potencjał obsługowo-naprawczy dedykowany do zabezpieczenia technicznego sprzętu wojskowego techniki morskiej nie jest w stanie zabezpieczyć realizacji kompleksowych napraw jednostek pływających. Po drugie, wszystkie naprawy planowe jednostek pływających realizowane są przez polski przemysł stoczniowy. Po trzecie, ochrona podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa wymaga, aby Polska dysponowała potencjałem własnej gospodarki narodowej w zakresie realizacji zadań obsługowo -remontowych na poziomie dla niego przewidzianym i wykraczającym poza kompetencje lub możliwości wykonawcze ogniw obsługowo-naprawczych sił zbrojnych. Czwarty wniosek. Uwzględniając powyższe, zamówienia powinny być kierowane do przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, którzy posiadają stosowne zdolności technologiczne i możliwości produkcyjne, niezbędną wiedzę i doświadczenia do wykonywania przedmiotu zamówienia.

Po piąte, zadania związane z naprawami jednostek pływających powinny być lokowane w przedsiębiorstwach, w których ulokowane są zadania związane z planem modernizacji gospodarki. Wynika to z konieczności podtrzymania w okresie pokoju procesów technologiczno-produkcyjnych oraz umiejętności wykwalifikowanej kadry. Po szóste, istotnym wnioskiem jest również to, że bazując na obecnej sytuacji militarno-politycznej i uwzględniając różne zagrożenia wewnętrzne, za zasadne – w opinii Inspektoratu – uważa się utrzymanie oraz wzmocnienie potencjału naprawczego usytuowanego na zachodniej granicy naszego kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Jeszcze pan minister chce zabrać głos, czy tak?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Tak. Poprosiłbym jeszcze pana pułkownika Imańskiego z Inspektoratu Uzbrojenia o przedstawienie informacji o problemach modernizacyjnych.

Pierwszy zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Piotr Imański:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, podstawą modernizacji Marynarki Wojennej jest program operacyjny zwalczania zagrożeń na morzu, który obejmuje łącznie 21 projektów. Większość projektów jest lub będzie realizowana przez polski przemysł, w tym przez przemysł stoczniowy. Te projekty – 21 projektów – zdefiniowane są poprzez wymagania operacyjne, a sposób realizacji oraz środki finansowe przeznaczone na realizację tych projektów określone są, czy zdefiniowane w dokumencie niejawnym. Biorąc pod uwagę formułę tego spotkanie postaram się państwu przedstawić w sposób skondensowany wszystkie programy. Wskażę, na jakim etapie jest Inspektorat Uzbrojenia przy realizacji tych projektów.

Pierwszym projektem jest pozyskanie 3 okrętów obrony wybrzeża „Miecznik", po jednej jednostce w latach od 2022 r. do 2024 r. Obecny etap jest redefiniowany. W tej chwili redefiniowana jest ocena podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. W naszej ocenie zadanie to będzie kierowane do podmiotów, czy do lidera, jakim jest Polska Grupa Zbrojeniowa. Drugi projekt, to pozyskanie 3 okrętów patrolowych z funkcją zwalczania min „Czapla". Również w tym przypadku redefiniowany jest podstawowy interes bezpieczeństwa państwa. Także w tym przypadku przewidujemy, że zadanie to będzie skierowane do Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Pozyskanie okrętu patrolowego w wersji podstawowej, krypt. „Ślązak". Realizacja do 2018 r. Jest to realizacja umowy. Wykonawcą jest Stocznia Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej – Thales Nederland i Enamor. Jak wspomniałem, ta umowa jest w trakcie realizacji.

Następnym projektem jest pozyskanie 3 okrętów podwodnych nowego typu „Orka". Jeśli chodzi o stan realizacji, obecnie Inspektorat Uzbrojenia prowadzi uzupełnienie fazy analityczno-koncepcyjnej. Zamiarem jest zakończenie tej fazy do końca lutego przyszłego roku. Następnym projektem jest utworzenie drugiego nadbrzeżnego dywizjonu rakietowego. Jest to umowa w trakcie realizacji. Głównym wykonawcą jest Kongsberg. Natomiast polski przemysł jest zaangażowany w ten projekt poprzez PIT-Radwar, Jelcz i – w ramach offsetu – Wojskowe Zakłady Elektroniczne. Następnym projektem jest pozyskanie 6 jednostek holowniczych „Holownik". Potencjalnymi wykonawcami może być Remontowa Shipbuilding lub Stocznia Remontowa „Nauta" i Morska Stocznia Remontowa „Gryfia". Jeśli chodzi o aktualny stan realizacji, prowadzone jest postępowanie na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych. Są to negocjacje z ogłoszeniem. Praktycznie jesteśmy na etapie oceny oferty.

Następny projekt, to pozyskanie 3 niszczycieli min „Kormoran". Jest to umowa w trakcie realizacji. Głównym wykonawcą jest stocznia Remontowa Shipbuilding. Kolejny projekt, to pozyskanie 2 okrętów rozpoznawczych „Delfin". Prowadzona jest faza analityczno-koncepcyjna. Planuje się zakończenie tej fazy do 30 czerwca 2017 r. Następny projekt, to pozyskanie 2 okrętów hydrograficznych. Również w tym przypadku nie znamy jeszcze wykonawców. Nie są zdefiniowani, ponieważ nie rozpoczęliśmy jeszcze fazy analityczno-koncepcyjnej. Uruchomienie tej fazy jest planowane na 2018 r. lub 2019 r. Planowane jest pozyskanie okrętowego systemu optoelektronicznego „Bielik". Jest to proces ciągły pozyskiwania. Głównymi potencjalnymi wykonawcami jest konsorcjum w składzie Stocznia Remontowa „Nauta", Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej i konsorcjum w składzie Gdańska Stocznia Remontowa i KenBIT. W tym przypadku pozyskiwanie systemu optoelektronicznego jest uzależnione od tego, kto będzie głównym wykonawcą umowy na dany okręt.

Kolejny projekt, to pozyskanie mobilnego systemu radionawigacyjnego średniego zasięgu. Prowadzona jest faza analityczno-koncepcyjna. Praktycznie została już zakończona. Wniosek o pozyskanie systemu został przesłany do pana ministra. Następny projekt, to pozyskanie okrętu wsparcia działań połączonych. Nie uruchomiono jeszcze fazy analityczno-koncepcyjnej, ze względu na odległy czas pozyskania. Ta jednostka będzie pozyskana do 2026 r. Planowane jest pozyskanie okrętu wsparcia logistycznego krypt. „Bałtyk". W tym przypadku trwa ocena podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Biorąc tę ocenę pod uwagę należy się spodziewać, że zadanie zostanie skierowane do podmiotów polskiego przemysłu obronnego. Następny projekt, to pozyskanie 2 pływających stacji demagnetyzacyjnych „Magneto". Prowadzona realizacja fazy analityczno-koncepcyjnej została wstrzymana do czasu zapewnienia środków finansowych. Kolejny projekt, to pozyskanie 2 zbiornikowców paliwowych, okrętów zaopatrzenia „Supply". Prowadzona jest ocena podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Planowane jest pozyskanie 2 okrętów ratowniczych krypt. „Ratownik". W Inspektoracie Uzbrojenia prowadzona jest realizacja fazy analityczno-koncepcyjnej do końca lutego 2017 r.

Oprócz programów modernizacyjnych Inspektorat Uzbrojenia prowadzi umowy w zakresie modernizacji i naprawy okrętów. Modernizacja dotyczy okrętów typu 151. W tym przypadku prowadzona jest realizacja fazy analityczno-koncepcyjnej do końca bieżącego roku. Następną naprawą jest naprawa dokowa i średnia okrętu „Nawigator". W tym przypadku prowadzone jest postępowanie na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych. Planowana jest też naprawa dokowa i naprawa główna okrętu 281 „Piast". W tym przypadku również prowadzone jest postępowanie na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych. Są to negocjacje z ogłoszeniem. Dziękuję. Skończyłem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z resortu obrony narodowej? Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Chciałem jeszcze poprosić przedstawiciela Polskiej Grupy Zbrojeniowej, żeby przedstawił informacje dotyczące stoczni „Nauta" i stoczni „Gryfia", bo za nie w sposób szczególny odpowiada dzisiaj Ministerstwo Obrony Narodowej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Dyrektor do spraw biznesu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA Konrad Konefał:

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, panowie posłowie, Fundusz Inwestycyjny „MARS" jest udziałowcem dwóch stoczni – „Nauta" i „Gryfia". Aktualnie prowadzimy też proces akwizycji dawnej Stoczni Szczecińskiej, czyli dzisiejszego Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Chciałbym też zwrócić państwa uwagę na obecność na dzisiejszym posiedzeniu prezesa Stoczni „Nauta" pana Sławomira Latosa oraz prezesa Szczecińskiego Parku Przemysłowego pana Andrzeja Strzebońskiego. Jeżeli będą państwo chcieli uzupełnić moją wypowiedź, to rozumiem, że w toku dyskusji będzie taka możliwość. Szanowni państwo, nasze stocznie działają na trzech rynkach. Pierwszym jest rynek armatorów polskich. Tak można byłoby powiedzieć. Czyli ten rynek, który dzisiaj znajduje się w szczególny sposób pod kontrolą Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Są tu armatorzy – Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka. Drugi rynek, to rynek wojskowy. To jest w gestii Ministerstwa Obrony Narodowej. I tu panowie, moi poprzednicy, już o tym mówili. Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na trzeci rynek, na którym działamy. Jest to rynek, który dzisiaj przynosi największe przychody i najwyższe marże. To jest rynek komercyjnych remontów cywilnych, czyli rynek dla armatorów zagranicznych.

Chciałbym, żeby to wyraźnie wybrzmiało, że dzisiaj ten rynek przeżywa ogromny kryzys. W związku z tym nasze stocznie – zresztą w ogóle stocznie na całym świecie i cała branża stoczniowa – borykają się z tym kryzysem. Nie wynika on jakby z samej branży stoczniowej, tylko z sektora komercyjnych armatorów zagranicznych, dla których w sposób szczególny pracujemy. Do obsługi tych wszystkich trzech rynków nasze stocznie są przygotowane, choć – oczywiście – wyzwania są przed nami. Kluczowymi wyzwaniami jest właśnie obsługa programu modernizacji technicznej armii, o którym mówili tutaj panowie z Inspektoratu Uzbrojenia i z Inspektoratu Wsparcia. To jest realizacja programu „Batory", który proceduje Polska Żegluga Bałtycka. Mówimy tutaj o budowie nowoczesnych promów pasażersko-samochodowych. Tę inwestycję, czy tę budowę chcielibyśmy przeprowadzić w przyszłości, przy wykorzystaniu w szczególny sposób zasobów Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Natomiast do tego przedsięwzięcia będzie dedykowane konsorcjum, prawdopodobnie również z Gdańską Stocznią Remontową. Prawdopodobnie, bo to wszystko jest jeszcze na etapie koncepcyjnym.

Najważniejsze wyzwanie, jakie stoi przed polskimi stoczniami, to kryzys na rynku komercyjnych przewozów towarowych, a co za tym idzie, ograniczanie przez armatorów prywatnych zakresu remontów, czy wycofywanie z eksploatacji jednostek, które w momencie prosperity mogłyby dalej funkcjonować i byłyby dalej remontowane, ale w tym momencie są wycofywane z produkcji. Chciałbym też zwrócić państwa uwagę, że na dzień dzisiejszy najwyższą rentowność i najwyższe obroty notujemy właśnie na rynku remontów komercyjnych. Natomiast spodziewamy się wzrostu na dwóch pozostałych rynkach, czyli wzrostu – nazwijmy to umownie – cywilnych zamówień państwowych i zamówień wojskowych i do tego się przygotowujemy w dialogu zarówno z armatorami cywilnymi, jak i z armatorem – jak można byłoby to umownie określić – wojskowym. Czyli jesteśmy w dialogu z Inspektoratem Wsparcia i Inspektoratem Uzbrojenia w tym zakresie.

Oczywiście, nasze stocznie nie są wolne od problemów. Szczególnie Stocznia „Gryfia", która wymaga natychmiastowej interwencji, czy pomocy, dokapitalizowania. Pan pułkownik był uprzejmy zwrócić uwagę, że ostatnio ta stocznia w wyniku wielu działań restrukturyzacyjnych, czy poprawy efektywności, poprawiła swój wynik. Może raczej powiedziałbym, że to była poprawa efektywności, bo restrukturyzacja najczęściej kojarzy się ze zwolnieniami, czy ze sprzedażą majątku, a nic takiego nie miało miejsca. W wyniku zwykłej poprawy efektywności Stocznia „Gryfia w trzecim kwartale osiągnęła zysk netto pierwszy raz od ponad czterech lat. Tak więc tutaj mamy ogromny postęp, jeżeli chodzi o rentowność Stoczni „Gryfia". Natomiast w wyniku zaniedbań z lat

poprzednich ta stocznia na pewno nie jest sobie w stanie sama poradzić szczególnie, że mamy właśnie kryzys na rynku.

Uważamy, że remonty i budowa jednostek wojskowych powinny być lokowane w polskich stoczniach. Uznajemy to też za realizację podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Natomiast zdajemy sobie sprawę, że musi się to odbywać na zasadach rynkowych, komercyjnych, gdyż Marynarka Wojenna oczekuje dobrej jakości okrętów, na których polscy marynarze będą efektywnie wykonywać służbę i do tego też musimy się przygotować. Ale jesteśmy do tego gotowi. Od wielu lat z sukcesem to realizujemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z Ministerstwa Obrony Narodowej zabierze głos?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, mam nadzieję, że jeśli chodzi o Ministerstwo Obrony Narodowej, udzieliliśmy możliwie szerokiej informacji, żebyście byli państwo uzbrojeni w ten zasób wiedzy. Oczywiście, jesteśmy gotowi do dyskusji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dobrze. Jeszcze pan minister Witkowski z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo posłowie, przed Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w zeszłym roku zostało postawione zadanie aktywizacji przemysłu okrętowego, który przeżywał kryzys, zapaść, a nawet w niektórych miejscach likwidację. Czujemy się gospodarzami polskich stoczni. Czujemy się odpowiedzialni za przemysł okrętowy, za polskie stocznie, za majątek, za ludzi. Natomiast, niestety, nie jesteśmy ich właścicielami. Nie mamy kompetencji, jeżeli chodzi o nadzór, jeżeli chodzi o programy. Oczywiście, w naszej jurysdykcji są dwaj dosyć duzi armatorzy – Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka. To, co możemy zrobić i za co w 100% możemy wziąć odpowiedzialność, to remonty promów, które sukcesywnie są wysyłane na przeglądy i remonty. Też różnie z tymi remontami bywa, ale to jest temat na inną dyskusję.

Natomiast na pewno, jak powiedział wcześniej pan dyrektor, program „Batory" już wychodzi z fazy koncepcyjnej. Powstaje konsorcjum. Do końca roku zostanie podpisana umowa na wybudowanie przynajmniej jednego promu pasażersko-samochodowego. To będzie dosyć duży zastrzyk dla polskiego przemysłu stoczniowego, czy okrętowego i oddech w tych czasach kryzysu, które są i które szybko nie miną. Szacuje się, że na tym rynku napraw potrwa to minimum 2-3 lata. Bardzo cieszę się z tych bodajże 29 planów remontów jednostek wojskowych Marynarki Wojennej, które mają być zrealizowane. Natomiast umówmy się, że na pewno przemysł okrętowy, czy branża stoczniowa oczekuje na konkretne terminy nowych budów. A więc na te założenia programu zwalczania zagrożeń na morzu i programu modernizacji technicznej najbardziej czeka branża.

Mamy bardzo dobre kontakty z Ministerstwem Obrony Narodowej i z Polską Grupą Zbrojeniową, która w większości jest, albo będzie właścicielem tych projektów, a już jest właścicielem stoczni. Natomiast nieuchronnie zbliża się czas podania konkretnych terminów i konkretnych decyzji w sprawie programu „Orka" i w sprawie programu „Miecznik". To wszystko z mojej strony.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Do dyskusji zapisało się dwóch posłów – pan poseł Nitras i pan poseł Marchewka. Natomiast dzisiaj nieobecna z przyczyn rodzinnych pani przewodnicząca Arciszewska. Korzystając z okazji, że jest tu przedstawiciel Polskiego Rejestru Statków, chciała też poruszyć taką kwestię lepszej współpracy Polskiego Rejestru Statków z naszymi stoczniami. Chciała wyrazić nadzieję na lepszą współpracę, jeśli chodzi także o obsługę waszych armatorów.

Oczywiście, zdajemy sobie sprawę z tego, że nie wszystkie jednostki są u nas zarejestrowane. A nawet większość nie jest zarejestrowana pod polską banderą. Niemniej

jednak Polski Rejestr Statków świadczy usługi na rzecz polskich podmiotów i jest polską instytucją, a takie głosy pojawiały się ze strony armatorów, a także ze strony stoczni, czy przemysłu stoczniowego. To jest głos pani przewodniczącej Arciszewskiej, której dzisiaj – niestety – nie ma z nami i postulat, żeby się tym też zająć.

Dobrze. Pierwszy był pan poseł Sławomir Nitras. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam nadzieję, że będą też inne głosy kolegów, że po prostu byli trochę onieśmieleni liczbą wystąpień, ale nie zakończy się na dwóch głosach. W pierwszej kolejności oczekuję jakiejś aktywności od posłów koalicji, bo wyraźnie widać, że mamy w tej materii trochę kłopotów. Proszę nie odebrać tego, co powiem w pierwszym zdaniu, jako złośliwości, ale wyraźnie widać, że mamy do czynienia z takim poplątaniem w państwa wypowiedziach. Gdyby trzymać się tego, czego tu dzisiaj oczekiwaliśmy, to oczekiwałem ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, również panów, którzy reprezentują departamenty i instytucje, wyraźnego określenia planu inwestycji. A w tej materii, której oczekiwałem, dowiedziałem się właściwie najmniej. Dlatego też tak naprawdę trudno pytać.

Przepraszam, że nie pamiętam panów nazwisk, ale jeśli mogę prosić o odpowiedź pana pułkownika. Użył pan pewnego określenia. Nie zanotowałem go. Próbowałem, ale nie zdążyłem zanotować, bo to pana określenie było dość skomplikowane. Zapamiętałem, że kluczowym słowem w przypadku programów „Miecznik" i „Czapla" było to, że jesteście na etapie redefiniowania. Gdyby pan mógł powiedzieć, co to dokładnie znaczy. Dlatego, że wydaje mi się, że dla przedstawicieli Stoczni Marynarki Wojennej, dla pracowników jest przede wszystkim niewystarczające powiedzenie, że jesteśmy na etapie redefiniowania. Rozumiem interes państwa, czy strategiczne interesy państwa, ale mam takie poczucie, że Ministerstwo Obrony Narodowej w przypadku, kiedy ma problem ze zdefiniowaniem własnych planów ukrywa to pod takim stwierdzeniem, jak obrona interesu narodowego, albo redefiniowanie tego interesu.

Jesteśmy w Sejmie. Jesteśmy parlamentarzystami. Wydaje mi się, że należy się nam uczciwa odpowiedź na pytanie, czy państwo wiecie, co zamierzacie? Bo to jest, po pierwsze, interes państwa, żebyśmy te programy realizowali sprawnie, bez opóźnień i bez wstrzymywania. Wiem, że w kontekście śmigłowców Caracal to trochę gdzieś nam zniknęło, ale te programy są de facto wstrzymane. Tu chyba podali państwo nieprecyzyjne informacje. Nie wiem, czy przedstawiciel Departamentu – przepraszam, ale nie znam się na kwestiach militarnych, czy obrony narodowej – Polityki Zbrojeniowej to najbardziej kompetentna osoba, żeby mówić nam o stanie finansowym stoczni w Polsce, szczególnie stoczni, które nie są państwowe. Dlatego mówiłem o pewnym pomieszaniu.

Mamy swoją wiedzę na temat stoczni. Przyszliśmy dowiedzieć się, co państwo planujecie. Jakie inwestycje planujecie? W tej sprawie, niestety, nie dowiedzieliśmy się nic. Prosiłbym, żeby panowie powiedzieli nam, co z tymi programami. Nie, że będziecie je redefiniować, bo to nie jest czas na zamykanie nam ust takimi drobnymi stwierdzeniami, tylko, co to ma do końca oznaczać. Z wielką przykrością słucham – zresztą nie pierwszy raz z ust tego rządu – opinii, które dzielą polskie firmy na państwowe i niepaństwowe. A jeszcze prywatne na takie lub inne.

Mogę powiedzieć, że jako poseł na Sejm nie wyobrażam sobie sytuacji, w której w trakcie posiedzenia jakiejkolwiek komisji sejmowej i ktoś ocenia możliwość realizacji zamówień, czy realizacji jakichś gospodarczych działań z punktu widzenia tego, kto jest właścicielem. To jest po prostu niedopuszczalne. W Polsce obowiązuje prawo, a nie widzimisię urzędnika. A polskie prawo mówi wyraźnie, że nie ma preferencji dla tego, że taki, czy owaki pan minister przejął spółkę i będzie teraz wszystko robił w tej spółce. Ze szkodą dla państwa, bo wstrzymując programy. Proszę o bardzo precyzyjną odpowiedź, jeśli chodzi o te programy.

Chciałbym też odnieść się do innej sprawy. Tu też mamy do czynienia z całkowitym pomieszaniem. Mówimy o inwestycjach ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, a występuje przedstawiciel Polskiej Grupy Zbrojeniowej, który mówi nam o tym, że chciałby, żeby ministerstwo realizowało zamówienia. Ja też bym chciał. To niech nam

ministerstwo odpowie, czy będzie realizowało te zamówienia w stoczniach. Rozumiem, że tak naprawdę pan prezes może się tylko dołączyć do pytań, które zadajemy. Z przykrością usłyszałem, że pan minister Witkowski – mam nadzieję, że nie pomyliłem nazwiska – mówi o tym, że nie ma instrumentów. To prawda. Nie wiem, kto podjął decyzję i jakie było merytoryczne uzasadnienie tego, żeby stoczniami w Polsce zarządzał zamiast Ministra Gospodarki Morskiej, czy Ministra Skarbu Państwa, Minister Obrony Narodowej. To musiał wymyślić jakiś wielki mózg.

Nie, proszę pana. Nie Platforma to wymyśliła. Tego nie wymyśliła Platforma. To nie podlegało Ministerstwu Obrony Narodowej. To wy przekazaliście Polską Grupę Zbrojeniową do Ministerstwa Obrony Narodowej. To podlegało Agencji Rozwoju Przemysłu, która podlegała Ministerstwu Skarbu Państwa, proszę państwa. Zrobiliście na nowo Polskę sektorową, jak w PRL i podporządkowaliście stocznie Ministrowi Obrony Narodowej. Pułkownik w mundurze Wojska Polskiego, który nie ma pojęcia o stoczniach, bo nie od tego jest, mówi nam o stanie, o kondycji polskich stoczni. No, przecież to jest niepoważne, panowie.

To jest też pytanie do pana ministra Witkowskiego. Co wy możecie? Przecież nic nie możecie. Tak naprawdę, nie zarządzacie stoczniami polskimi. Nie wiem, od czego w tej formule jest to ministerstwo. Ale szczytem pewnej niekompetencji – proszę się na mnie nie gniewać – jest panów stwierdzenie co do programu „Batory". To chyba powiedział pan minister. Program „Batory", czy to, co nazywacie programem „Batory", nie jest żadnym programem „Batory". Panowie są przedstawicielami rządu. W 2015 r. Rada Ministrów – wiem, że nie waszego rządu, ale zasada kontynuacji obowiązuje – przyjęła program rozwoju przewozów promowych w Polsce. A wy po prostu zmieniliście nazwę. Tam było założenie budowy promów. Powinniście po prostu ten program kontynuować. Zmieniliście nazwę na „Batory", bo teraz wszystko musi być piastowskie. Powtórzę za panami, że wszystko musi być piastowskie. Ale tak naprawdę wstrzymaliście ten proces.

Niech pan nie macha ręką. Jest pan w Sejmie.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Jak się pan trochę pouczy historii polski, to będzie pan posłem polskiego Sejmu.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Proszę pana, będę posłem, jak mnie Polacy wybiorą. A jakiś nacjonalista nie będzie mnie tutaj…

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Bardzo proszę, żeby się tutaj nie obrzucać. Panie pośle, proszę już zmierzać do konkluzji. Dobrze?

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jestem teraz w temacie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

To bardzo proszę trzymać się tematu.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Chciałbym powiedzieć tak. Jeżeli panowie mieliby jakąś elementarną wiedzę w tej sprawie, to wiedzielibyście, że promów nie buduje się pojedynczo, panie ministrze. Nie buduje się pojedynczo, tylko buduje się liniami. Kiedy minister po roku rządów mówi, że będziecie budować chociaż jeden prom, to jest to po prostu dowód na państwa niekompetencję. Jeżeli jest pan ministrem, który jest odpowiedzialny za ten projekt, to przede wszystkim w pana imieniu zadam pytanie panu ministrowi Kownackiemu, jeśli ma jakiekolwiek pojęcie w tej sprawie. Czy podtrzymuje zobowiązania Ministerstwa Obrony Narodowej? Czy zna zobowiązania Ministerstwa Obrony Narodowej, jeśli chodzi o budowę polskich promów w polskich stoczniach, zgodnie z programem rządowym przyjętym w 2015 r.? Ministerstwo Obrony Narodowej ma tam do zrealizowania pewien ważny cel, który umożliwi realizację tego programu, czy pomoże w jego realizacji. Ale w tej materii – programu, który nie ma charakteru militarnego – pan deklaracji nie złożył.

Przepraszam, ale – oczywiście – pomyliłem Chrobrego z Batorym, ale to dlatego, że używacie tylu królów. Byłem skupiony na stoczniach, a nie na królach. Tu pan minister ma rację. Mam nadzieję, że w innych obszarach również wykaże się pan za chwilę kompetencją. Bardzo prosiłbym, żeby w sprawie programu, którego nazwę zmieniliście państwo na „Batory", złożył pan deklarację. Czy w tym zakresie, w jakim potrzebna jest pomoc Ministerstwa Obrony Narodowej przy realizacji tego programu, zna pan ten zakres zobowiązań ze strony MON i czy pan podtrzymuje ten zakres? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Dziękuję bardzo. Czy pan minister chce teraz odpowiedzieć, od razu?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:
Może po trzech pytaniach.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Dobrze. To będą trzy pytania. Pan poseł Marchewka. Potem zgłaszał się pan poseł Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):
Ja zgłaszałem się w sprawie formalnej, ale rezygnuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
W sprawie formalnej, tak? Dobrze. Pan poseł rezygnuje. Pan poseł Marchewka. Proszę bardzo. Potem pozwolę sobie udzielić głosu.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):
Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, analizując te dokumenty, i zwracając uwagę w szczególności na zapowiedzi pana ministra Gróbarczyka mam wrażenie, że kiedy panowie mówią o działalności związanej z rozwojem przemysłu stoczniowego, z tych proponowanych działań wyłania się kompletny chaos. Dlatego, że jeszcze niedawno słyszeliśmy z ust pana ministra Gróbarczyka, że to biznes ma budować statki, a nie państwo. Pan minister mówił o tym, że rolą państwa jest zbudowanie tylko i wyłącznie odpowiednich reguł do funkcjonowania tego biznesu. Z drugiej strony słyszymy, że to państwo będzie głównym inicjatorem i zleceniodawcą budowy promów. Mam tylko nadzieję, że nie zakończy się to tak, że będą one budowane w nierentownych zakładach, że – niestety – jednostki będą budowane dłużej niż powinny być budowane. Ale zostawmy to.

Natomiast chciałbym zwrócić uwagę na kwestię dotyczącą funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" i Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Cieszę się, że pan prezes Strzeboński jest tutaj z nami. Dlatego, że wiele osób ze środowiska morskiego, szczególnie ze Szczecina, zwraca uwagę na to, że liderem tego przedsięwzięcia, o którym państwo mówicie, nie powinna być Stocznia Remontowa „Gryfia". Przypomnę tylko, że zobowiązania tej Stoczni wynoszą dziś ok. 55 mln zł, z czego zobowiązania krótkoterminowe to 42 mln zł. Tylko i wyłącznie drugi kwartał bieżącego roku zakończył się stratą 12 mln zł, więc nie wiem, skąd się biorą te pozytywne informacje na temat funkcjonowania Stoczni Remontowej „Gryfia".

W związku z tym pojawia się teraz zasadnicze pytanie. Dlaczego i na jakiej podstawie planowane jest połączenie tych dwóch podmiotów? Podkreślę, że w Szczecińskim Parku Przemysłowym działa dzisiaj ok. 60 podmiotów. Według informacji, które posiadam, pracuje tam ok. 1500 osób. Czy w związku z tym – jeśli dojdzie do tego potencjalnego przejęcia, czy połączenia, bo nie wiem, jaką to będzie miało formę – czy przedsiębiorstwa prywatne, które dzisiaj działają na terenie Parku, będą miały zapewniono możliwość kontynuowania swoich prac. Po drugie, jaki teren tego Parku zostanie ewentualnie włączony do działalności Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia"? To pytanie nr 2. Pytanie nr 3 dotyczy funkcjonowania ustawy, którą zaproponowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W ustawie o aktywizacji przemysłu stoczniowego i przemysłów komplementarnych zapisano, że na terenach, na których prowadzona jest działalność okrętowa, możliwe jest tworzenie specjalnych stref ekonomicznych.

Na jednym z posiedzeń Komisji Gospodarki i Rozwoju, kiedy rozmawialiśmy o podsumowaniu działalności specjalnych stref ekonomicznych w naszym kraju pani minister

powiedziała, że w planach jest utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej pod działalność okrętową na terenie Świnoujścia i Szczecina. W związku z tym chciałbym zapytać, czy panowie mają jakąkolwiek wiedzę na ten temat, z którego z tych obszarów ma być wyłączony teren, który będzie pod auspicjami specjalnej strefy ekonomicznej? Kto będzie beneficjantem udogodnień związanych z korzystaniem z tej strefy? W sumie to chyba wszystkie pytania. Jeśli będę miał jeszcze jakieś pytania lub będę prosił o doprecyzowanie, to – oczywiście – się zgłoszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam do pana ministra kilka pytań. Po pierwsze, może panowie to wyjaśnią, bo widzę, że tutaj jest niezrozumienie wśród posłów opozycji. Czy prawdą jest, że kondycja finansowa stoczni remontowych, w tym m.in. Stoczni Remontowej „Gryfia", zmusiła do takiej, a nie innej konstrukcji, tzn. że Fundusz „MARS", który jest bezpośrednim nadzorcą właścicielskim był zmuszony w ramach PGZ do przejęcia kontroli nad Stocznią „Gryfia"? Czy prawdą jest, że Stocznia „Gryfia" była celowo zadłużana na rzecz Funduszu? A działo się to, proszę państwa – powiem tym, którzy nie wiedzą – w ten sposób, że kilka lat temu, a dokładnie trzy lata temu Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" została zmuszona do przekazania swoich składników majątkowych Funduszowi „MARS" i płacenia horrendalnych rat dzierżawnych, czy czynszowych za eksploatowanie własnego majątku, w tym biurowca, hal, nabrzeża etc.

Druga rzecz. Chciałem to doprecyzować. Tutaj jest pytanie do pana ministra Witkowskiego. Czy prawdą jest, że jedynymi podmiotami, z wyjątkiem jednej stoczni w Trójmieście, które spełniają kryteria stoczni remontowej, tzn. posiadają pełną infrastrukturę i suprastrukturę taką, jak doki, nabrzeża, czy sprzęt pływający, są stocznie państwowe? Wyjątkiem jest ta jedna stocznia z Trójmiasta, która była wymieniona – stocznia prywatna. To jest druga rzecz. I trzecia sprawa. Proszę pana ministra o podanie prawdziwego stanu zadłużenia, ponieważ gros zadłużenia Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", to jest właśnie zadłużenie na rzecz Funduszu „MARS". Oczywiście, to są pieniądze, których można byłoby użyć w rodzinie. One zostały. Ale to jest właśnie efekt polityki poprzedniego rządu. Plan był taki, żeby w grudniu Stocznia Remontowa „Gryfia" upadła. Wchodzi syndyk i prywatne podmioty, które są tzw. stoczniami w teczce, przejmują za psie pieniądze ten sprzęt, tę suprastrukturę i infrastrukturę. Tak to było planowane.

I ostatnia rzecz. Jeśli chodzi o budowę i rozwój floty, to nie kto inny, jak poprzedni rząd chciał sprzedać Polską Żeglugę Bałtycką. Co więcej, dwa razy uruchomiono procedurę, która pozwoliła niemieckiej firmie TT Line i paru innym konkurencyjnym firmom na pełny wgląd w dokumenty firmy. Na szczęście wycofano się z tego poronionego pomysłu. Natomiast program budowy promów tak naprawdę pokazali państwo za pięć dwunasta przed kampanią wyborczą. Różnica jest taka, że my to realizujemy, a wy o tym mówiliście. Nie ma się co śmiać, panie pośle. Już pominę to, że wasz prezes portu Szczecin- Świnoujście wpuścił konkurencję niemiecką – mówię o armatorze TT Line, który miał potem przejąć PŻB. A wiec tutaj diabeł ubrał się w ornat i ogonem na mszę dzwoni. No, niestety, tego typu zarzuty są bezpodstawne. Prosiłbym jeszcze panów ministrów o przedstawienie stanu zastanego, kiedy panowie objęliście ten sektor i pokazanie, dlaczego właśnie jest tego typu podział. On został narzucony właśnie przez działania poprzedników. Tutaj jest niestety ciągłość, panie pośle. Mówię to do pana posła Nitrasa. Ale to jest ta wymuszana, ta zła ciągłość, niestety. Dziękuję.

Poproszę pana ministra o odpowiedź. Później pytania zadadzą pan poseł Jach, pan poseł Szałabawka i pan poseł Misiło. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Dobrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, poseł Nitras wypomniał mi brak kompetencji, jeśli chodzi o budowę promów. Oczywiście, że nie buduje się pojedynczych promów. Jeżeli zostałem źle zrozumiany, to przepraszam. Powiedziałem, że w przyszłym roku zaczniemy budowę przynajmniej pierwszego takiego promu. Polska Żegluga Bałtycka i Polska Żegluga Morska zdiagnozowały, że w ciągu 10 lat będzie potrzeba budowy co najmniej 8 nowych promów. I pan o tym wie, bo rozmawialiśmy o tym na posiedze-

niu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Tyle wyjaśnienia. Zaraz wrócę do odpowiedzi posłowi Marchewce.

Poseł Zaremba zapytał, które stocznie mają suprastrukturę i infrastrukturę. To wiąże się też z pytaniem o stan zastany. To prawda. Oprócz Gdańskiej Stoczni Remontowej im. Józefa Piłsudskiego – Piłsudski nie był Piastem – mamy rzeczywiście tylko i wyłącznie państwowe stocznie. Była też taka kuriozalna sytuacja, że stocznie, które mają doki, pochylnie i wyposażenie potrzebne do zbudowania kompletnego statku, były tylko podwykonawcami przy zamówieniach, które wygrywał ktoś inny. Jeśli chodzi o szczegóły i o specjalną strefę ekonomiczną, to oddam głos dyrektorowi wydziału stoczniowego w naszym ministerstwie.

Naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, mówiąc o zmianach stanu prawnego, który dotyczy specjalnych stref ekonomicznych, należy przede wszystkim zrobić krótkie wprowadzenie obrazujące to, czym konkretnie są specjalne strefy ekonomiczne. Jest to w największym skrócie nazwa środka pomocowego z pomocy regionalnej. Kolejną kwestią jest wskazanie na charakter zmian prawnych, jakie zostały wprowadzone do treści ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. A mianowicie, pierwszy raz w odniesieniu do polskiego porządku prawnego będzie można prowadzić działalność z zakresu budownictwa okrętowego na terenach objętych specjalną strefą ekonomiczną. Dotychczas sytuacja prawna przedstawiała się w ten sposób, że jedyną podstawą w prawie Unii Europejskiej, która była brana pod uwagę było tzw. rozporządzenie o wyłączeniach blokowych, które wyłączało możliwość zastosowania pomocy publicznej do budownictwa okrętowego.

Tutaj, w ustawie, została dodana kolejna podstawa prawna, tzn. tzw. wytyczne w sprawie pomocy regionalnej. Są to wytyczne unijne, które dopuszczają w sposób wyraźny udzielanie wsparcia na prowadzenie budownictwa okrętowego. To jest jakby jedna sprawa. Można powiedzieć, że jest to de facto pełna implementacja prawa unijnego do porządku prawa polskiego, w którym istniały wyraźne luki. Kolejną kwestią do wyjaśnienia jest – oczywiście – charakter tego, jakie tereny będą mogły zostać włączone w skład specjalnych stref ekonomicznych. Będą to nie tylko tereny należące do Skarbu Państwa, do jednoosobowej spółki Skarbu Państwa, czy – mówiąc kolokwialnie – innych tworów z przeważającym udziałem Skarbu Państwa. Będą to również mogły być tereny prywatne. Nie jest to zasada w odniesieniu do specjalnych stref ekonomicznych, tylko jeden z wyjątków. Szczęśliwie obejmie to budownictwo okrętowe.

Kolejną kwestią dotyczącą już teraz może odpowiedzi na pytanie jest to, które tereny w Szczecinie i Świnoujściu będą mogły zostać włączone do strefy i czy wiadomo, które to są tereny. W chwili obecnej, przed wejściem w życie ustawy, przed dokonaniem odpowiednich zmian w rozporządzeniach wynikających z ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych oraz przed zgłoszeniem zmian w środku pomocowym do Komisji Europejskiej, nie można tego żądać od przedsiębiorców, którzy będą decydowali o tym, czy chcą zgłosić posiadane przez siebie tereny do specjalnej strefy, czy jednak dokonując analizy biznesowej będą chcieli pozostać poza strefami. Ustanawianie strefy ekonomicznej na terenach stoczniowych przeznaczonych pod budownictwo okrętowe będzie się odbywało na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy złożony do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który będzie występował z wnioskiem do Ministra Rozwoju i Finansów, który z kolei jest gospodarzem specjalnych stref ekonomicznych. Następnie Rada Ministrów będzie dokonywała zmian w granicach specjalnych stref ekonomicznych.

Jak mówiłem, ta kwestia będzie należała do przedsiębiorców. Jako Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zakładamy, że zainteresowanie skorzystaniem z tej formy wsparcia dla budownictwa okrętowego, czy dla stoczni, będzie duże. Ale nie możemy prowadzić działalności, po pierwsze, bez wniosku przedsiębiorcy, a po drugie, bez obowiązującej podstawy prawnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy to jest wniosek formalny?

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jedno zdanie, panie przewodniczący. Mam taką gorącą prośbę. To jest bardzo ważne posiedzenie Komisji. My, ale myślę, że też załogi firm, Polacy, generalnie czekają na informację o tym, jakie są plany inwestycyjne Ministerstwa Obrony Narodowej. Wydaje mi się, że jeśli chodzi o informację, jak funkcjonują strefy ekonomiczne, to wiemy, jak funkcjonują.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Przepraszam, panie pośle, z całym szacunkiem, panowie rozumieją, o co się ich pyta. Udzielają odpowiedzi wedle swojej najlepszej wiedzy.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Proszę pana, ale ja czytam i też rozumiem, jaki jest porządek obrad. Czekamy na konkretne odpowiedzi na pytanie, co państwo będziecie budować? A nie, jakie są zadania stref, bo to wiemy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Jach.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Zamulacie problem, a tu trzeba odpowiadać na pytania.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pan przewodniczący Jach zadaje pytanie. Proszę.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Może jeszcze odpowiedź, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Jest jeszcze odpowiedź, przepraszam.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dziękuję. Panie pośle, gdyby pan nie wprowadzał tego niepokoju i zamieszania, uzyskałby pan odpowiedź na wszystkie pytania. Oszczędzę już panu tej Polski piastowskiej, bo to będzie wypowiedź, która wejdzie do annałów polskiego parlamentaryzmu obok „rubikonia".

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Proszę pana, niech pan odpowie na pytania, dobrze?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Wiedza historyczna polskich parlamentarzystów jest coraz szersza.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie pośle, proszę nie przerywać.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dużo się dowiadujemy. Mówił pan, żebyśmy się przygotowali i przeczytali to. Gdyby pan przychodząc na posiedzenie Komisji – a tyle chyba można wymagać od posła na Sejm Rzeczypospolitej – zapoznał się chociażby z regulaminem organizacyjnym Ministerstwa Obrony Narodowej, doskonale znanym części parlamentarzystów, to wiedziałby pan, że to właśnie Departament Polityki Zbrojeniowej odpowiada m.in. za te informacje finansowe. To jest regulamin niezmieniony jeszcze od czasów ministra Mroczka. Podejrzewam, że obowiązywał jeszcze wcześniej. Takie wymagania ma tenże departament. Ten departament monitoruje wszystkie podmioty w tym zakresie, na które nakłada zobowiązania związane z bezpieczeństwem państwa polskiego. Niech pan posłucha, a nie kiwa głową.

W Ministerstwie Obrony Narodowej nie było departamentu, który wiedział, jaki jest wynik finansowy stoczni, której za chwilę zleca się zadania – jaki był wynik w poprzednim roku, a jaki jest dzisiaj stan finansowy tej stoczni. Być może dlatego były podejmowane takie decyzje, jakie rzeczywiście były. Być może nie wszyscy w poprzednich latach orientowali się, jakie były wyniki, więc podejmowali różne dziwne decyzje. Chcę

oszczędzić panu posłowi – patrzę teraz na pana posła Mroczka – wchodzenia w szczegóły. Ale pewnie, gdyby spojrzał na stan poszczególnych przedsiębiorstw, to te decyzje inaczej by wyglądały. Zapytał pan, kto podporządkował stocznie Ministerstwu Obrony Narodowej. No, Platforma Obywatelska. Po pierwsze, nie będzie Ministerstwa Skarbu Państwa. Ono jest likwidowane i te przedsiębiorstwa podlegają poszczególnym ministrom. W Polskiej Grupie Zbrojeniowej – jak sama nazwa wskazuje – jest większość przedsiębiorstw zbrojeniowych. Jak znalazły się w niej stocznie, to już pytanie nie do nas.

Trzeba jasno powiedzieć, że gdyby nawet to konsorcjum nie podlegało Ministrowi Obrony Narodowej, to sytuacja – również polskich stoczni – byłaby dużo trudniejsza aniżeli jest. Panie pośle, ja – również ze względu na interes bezpieczeństwa państwa – zasadniczo różnicuję stocznie, które są zlokalizowane w Polsce tak, jak inne zakłady przemysłu zbrojeniowego zlokalizowane w Polsce i te, które nie są zlokalizowane w Polsce. Wielokrotnie tłumaczyliśmy, dlaczego. Bo tego wymaga bezpieczeństwo państwa polskiego. Tłumaczyliśmy. Wy tej różnicy przez lata nie widzieliście i polski przemysł zbrojeniowy wyglądał coraz gorzej. A współpracujemy zarówno z dobrymi stoczniami państwowymi, jak i prywatnymi. Przykładem jest stocznia Shipbuilding, która już za chwilę oddaje pierwszego „Kormorana". Mamy nadzieję, że będzie realizowany następny.

Więc tam, gdzie stocznie, jak również prywatny przemysł, ale zlokalizowany tu, w Polsce i tu płacący podatki może wykonywać zadania, jak najbardziej z tym przemysłem współpracujemy. Używałbym raczej siatki pojęciowej, która jest bardziej adekwatna. Jeśli pan mówi o inwestycjach, to Ministerstwo Obrony Narodowej nie dokonuje inwestycji w Polskiej Grupie Zbrojeniowej, bo nie od tego jest MON. Jesteśmy w Unii Europejskiej. Jak pan zauważył, nie możemy np. przeznaczyć 500 mln zł na inwestycje w taki, czy inny segment przedsiębiorstw podległych PGZ. Natomiast możemy mówić o programie modernizacji technicznej polskiej armii, o tym, jakie projekty są realizowane. Oczywiście, wtedy może się pan tego dowiedzieć. Gdyby pan słuchał tego, co było przed chwilą mówione, co mówił pan pułkownik Imański, to wiedziałby pan, jak wygląda program „Orka". Wiedziałby pan, jak wygląda program „Miecznik" i kiedy będzie realizowany.

Panie pośle, jeżeli chodzi o program „Orka"…

Poseł Sławomir Nitras (PO):

A „Miecznik"?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Program „Miecznik". Liczymy, że w 2017 r. rozpocznie się realizacja tego programu. Chcemy jak najszybciej podpisać umowę, ale musimy mieć gwarancję, że będzie maksymalne wykorzystanie polskich stoczni, bo nie mamy gwarancji, czy podmioty zewnętrzne nie będą chciały uzyskać zbyt dużo z tego tortu, który jest do podzielenia. Chcemy, żeby to było realizowane przez polskie stocznie, przez konsorcjum polskich stoczni. Potrzebna jest gwarancja, że ten program zostanie zrealizowany, że nie zakończy się tak, jak program „Ślązak". Bo to jest sprawa, która toczy się kilkanaście lat. Wydanych zostało grubo ponad 1 mld zł, a efektu do tej pory nie ma. W związku z tym chcemy mieć pewność, że ten program zostanie zrealizowany.

Podobnie, jeżeli chodzi o program „Orka". Tu jest sprawa o tyle trudniejsza, że jest on znacznie bardziej kosztochłonny, bo to jest ok. 10 mld zł. Tak można go dzisiaj szacować. Niestety, polskie stocznie mają zdolność produkcji okrętów podwodnych – delikatnie rzecz ujmując – bardzo ograniczoną. W związku z tym, trzeba tak ten program zrealizować, żeby możliwie szeroki potencjał ustanowić w tych stoczniach. Można to zrobić bardzo łatwo. Podejrzewam, że dzisiaj moglibyśmy zamknąć „Orkę" w dwa miesiące. Moglibyśmy podpisać umowę i zlecić to takiej, czy innej stoczni z Europy Zachodniej. Tylko, jaka byłaby z tego korzyść dla naszych przedsiębiorstw? Tu musimy wywalczyć jak najwięcej. Również przemysł i Polska Grupa Zbrojeniowa muszą wywalczyć dla siebie jak najwięcej od tych partnerów, którzy bez wątpienia będą musieli brać udział w tym postępowaniu.

Zresztą w przypadku programu „Orka" jest jeszcze kwestia potencjalnej możliwości współpracy z partnerem norweskim. Norwegowie mogą zbudować ok. 4 okrętów podwodnych. Gdyby można było zrealizować takie zamówienie, które nie będzie dotyczyło

3, ale 7 okrętów, to po pierwsze, cena – miejmy nadzieję – byłaby dużo niższa niż cena budowy 3 okrętów. Po drugie, wykorzystanie potencjału polskich stoczni byłoby dużo wyższe, bo dotyczyłoby serwisowania, czy współprodukcji nie 3, tylko 7 okrętów. To jest naturalne. W związku z tym musimy rozmawiać ze stroną norweską i tak zsynchronizować działania, żeby nie okazało się, że np. podjęliśmy daleko idące decyzje rozchodząc się z Norwegami nie mając pewności, czy wspólne przedsięwzięcie nie byłoby bardziej konkurencyjne. Dlatego, że chcemy współpracować z naszym europejskim partnerem, ten program idzie może trochę wolniej, niż wymagałyby tego wymagania operacyjne polskiej Marynarki, bo z okrętami podwodnymi rzeczywiście mamy problem. One będą wychodziły z eksploatacji. Musimy myśleć o możliwościach, czy zdolnościach pomostowych w tym zakresie dla polskiej Marynarki.

Jeżeli chodzi jeszcze o inne kwestie, które pan poruszył, to Ministerstwo Obrony Narodowej w każdym zakresie, który jest uzasadniony działaniami operacyjnymi sił zbrojnych i możliwościami Ministerstwa Obrony Narodowej, współpracuje z polskimi stoczniami. I jest w stanie tym stoczniom udzielić każdego wsparcia. Odnośnie do pytania pana posła Marchewki dotyczącego wyników finansowych Stoczni „Gryfia", to – panie pośle – potrzebne jest minimum wiedzy z zakresu ekonomii. Nowy zarząd, czyli ten, za który ponosimy odpowiedzialność, został powołany w kwietniu 2016 r.

Trudno oczekiwać, żeby – jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki – wynik finansowy w drugim kwartale nagle zakończył się zyskiem. Wtedy prawdopodobnie mielibyśmy do czynienia w ogóle z jakąś gigantycznie nienaturalną sytuacją. Każde przedsięwzięcia zaradcze, czy naprawcze, wymagają czasu. Nie ma takiego przedsiębiorstwa, poza jawną patologią, w którym w ciągu miesiąca można poprawić wynik finansowy. I to, co zostało już tutaj powiedziane. Mówił o tym pan Konefał. Trzeci kwartał już był lepszy. Liczymy, że po 12 miesiącach od objęcia tej stoczni przez nowy zarząd będzie można pokazać bardzo dobre, konkretne wyniki finansowe, lepsze niż poprzednio.

Odnośnie do pytania pana posła Zaremby, trzeba tutaj jeszcze jedną rzecz sprostować. Pan mówił bardzo dużo o „MARSIE". Mam nadzieję, że jest tutaj prezes „MARSA", który powie chociaż kilka słów na ten temat. Pomijam założenie konstrukcji czegoś takiego, jak „MARS", gdzie do jednego funduszu włożono przedsiębiorstwa stoczniowe, które wymagały restrukturyzacji i zmiany zasad funkcjonowania z firmami, które np. zajmowały się nieruchomościami. Przez to jedne przejadały dochody drugich. Panie pośle, to właśnie doprowadziło do sytuacji, że udzielano pomocy nierestrukturyzowanej Stoczni „Gryfia" i udawano, że wszystko jest w porządku. W momencie, kiedy przejmowaliśmy kontrolę w Polsce Fundusz „MARS" – powiem tylko tyle, ile można powiedzieć publicznie – był niemalże całkowicie zadłużony. Był zadłużony działaniami poprzedników. To nie jest tak, że Fundusz „MARS" zabrał pieniądze. Pieniądze przez cały czas były dolewane do „Gryfii", ale nie była ona restrukturyzowana. De facto chodziło o to, żeby zwinąć majątek „Gryfii".

Dzisiaj filozofia jest zupełnie inna. Chcemy zwiększyć potencjał tej stoczni, zresztą tak samo, jak potencjał „Nauty". I trzeba mieć świadomość, że nie jest tak, że te pieniądze wypłynęły i są np. w „MARSIE", albo np. w PGZ. Dzisiaj „MARS" już nie jest w stanie udzielić pomocy „Gryfii". Dzisiaj w ogóle dzięki współpracy z Polską Grupą Zbrojeniową ta stocznia funkcjonuje i ma szanse rozwoju. To trzeba jasno powiedzieć. Każdy miesiąc działania nowego zarządu to perspektywa lepszego, efektywniejszego działania. Jest szansa, że niemalże za chwilę będą realizowane kolejne zamówienia. Również z sektora publicznego. Również z sektora wojskowego. Te stocznie dzięki konkretnym zamówieniom będą mogły funkcjonować i zwiększać bezpieczeństwo państwa polskiego.

Trzeba mieć świadomość, że troszeczkę zapominamy o tym przemyśle stoczniowym skoncentrowanym w Szczecinie. Chociażby ze względu na jego usytuowanie, w tym np. wcześniejsze usytuowanie w Świnoujściu, on ma bardzo ważne znaczenie militarno -obronne. W tych stoczniach po prostu powinny być ulokowane odpowiednie zdolności. Dajcie państwo tym nowym zarządom trochę czasu, żeby polepszyć wyniki. Gwarantuję panu, że kiedy spotkamy się za rok, sytuacja będzie lepsza. Chciałbym, żeby „Gryfia" mogła wypłacać dywidendę. Ale na razie niech się po prostu tak zmodernizuje, żeby pań-

stwo z zazdrością patrzyli na nowy zarząd i decyzje Ministerstwa Obrony Narodowej, a po tych pierwszych miesiącach wszystko wskazuje na to, że tak będzie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł, przewodniczący Komisji Obrony Narodowej Michał Jach. Proszę bardzo.

Poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, jestem przekonany, że to pobudzenie pana posła Nitrasa wynika z jego wielkiej troski o stocznie, a szczególnie o stocznie z regionu zachodniopomorskiego. Co prawda, tę kwiecistą rozmowę, tę kwiecistą wypowiedź nie bardzo zrozumiałem, ale widocznie przerasta to moje możliwości percepcyjne. Pan poseł Nitras jak mało kto zna się na ratowaniu stoczni, bo w 2009 r. był jednym z autorów ustawy specjalnej. Zresztą był sprawozdawcą Komisji. Ta ustawa doprowadziła do faktycznej likwidacji polskiego przemysłu stoczniowego w całej Polsce. Tak więc na pewno zna się na tym i wie, jak należy ratować polski przemysł stoczniowy.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Po co pan takie rzeczy opowiada. Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Ale czy to jest coś nieprawdziwego, co pan poseł mówi?

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Oczywiście, wszystko jest nieprawdą. Panowie w tej sprawie kłamiecie. Wręcz łżecie bez przerwy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę nie przerywać.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

To jest po prostu skandal. To jest skandal, bo dostaliście władzę i wykorzystujecie ją tak, jak umiecie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Ale to jest prawda, co pan poseł Jach mówił.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

To jest brak kultury.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Przyłożył pan ręce do likwidacji przemysłu.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Co wam się wydaje? Że macie prawo obrażać ludzi?

Poseł Michał Jach (PiS):

Ale ja nikogo nie obrażam.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Kłamie pan, panie przewodniczący. Kłamie pan. Nie przestanę. Kłamie pan. Ja pana nie obrażam. Nie odnoszę się do pana.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę nie przerywać posiedzenia Komisji. Jak pan się nie potrafi zachować, to proszę wyjść.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Po co pan kłamie? Po co pan takie rzeczy opowiada?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę wyjść. Jak pan się nie potrafi zachować, to proszę wyjść.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Nie wyjdę, panie przewodniczący. W ogóle jakim prawem robicie takie rzeczy? Kto wam dał taką władzę? Czym wy jesteście?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panie przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa, tematem dzisiejszego posiedzenia jest również kwestia polityki rządu wobec polskiego przemysłu stoczniowego. Żeby odpowiedzieć na pytanie, kto będzie beneficjantem jakiejś strefy ekonomicznej, wystarczy poczytać ustawę o specjalnych strefach ekonomicznych. Tam jest wyraźnie powiedziane, panie pośle Marchewka, kto jest beneficjantem, kto może być beneficjantem funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych. Natomiast, panie ministrze, właściwie mam pytanie dotyczące przyszłości polskiego przemysłu stoczniowego w kontekście realizacji zamówień na potrzeby bezpieczeństwa państwa. To jest jedyny tryb, jedyny sposób na to, żeby bez protestu Komisji Europejskiej można było wspierać własny przemysł.

Uzasadnienie, że dane zamówienie podlega możliwości skorzystania z art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pozwala poszczególnym państwom na wsparcie przemysłu. Panie ministrze, w poprzedniej kadencji byliśmy członkami Komisji Obrony Narodowej i pamiętamy, jakie były przymiarki i kto miał realizować program modernizacji technicznej. Jeżeli polski przemysł stoczniowy miał coś robić na rzecz realizacji potrzeb Marynarki Wojennej, to w zasadzie miało się to sprowadzać do spawania kadłubów i być może do częściowego montażu tego sprzętu, tych okrętów. Obecnie wiem, że pan minister Antoni Macierewicz zdecydował, że realizacja wszelkich zamówień na potrzeby sił zbrojnych, w tym również Marynarki Wojennej, ma iść przede wszystkim przez polski przemysł. Chciałbym jednak, oprócz tej informacji, którą przedstawili przedstawiciele resortu, dotyczącej realizacji programu modernizacji technicznej, dowiedzieć się, jaki jest plan realizacji potrzeb wynikających z bieżącej eksploatacji, jeżeli to możliwe, a więc potrzeb realizowanych przez Inspektorat Wsparcia. Wiem, że to nie podlega panu ministrowi, ale może jest ktoś, kto może na to pytanie odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Myślę, że pan poseł Sławomir Nitras…

Poseł Sławomir Nitras (PO):

No, następny. Macie jakiś kompleks?

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

…będzie się denerwował, ale ja się pana posła Nitrasa w ogóle nie boję. Nawet lubię, jak dużo mówi, bo czasami te wypowiedzi są takie soczyste.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Do rzeczy, panie pośle. Do rzeczy.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Do rzeczy. Bardzo króciutko, bo zapoznawałem się z tym materiałem informacyjnymi i wtedy usłyszałem ten tekst, że rząd Platformy Obywatelskiej planował budowanie naszych promów. Tak? Rozumiem, że dwóch promów, czy nawet większej liczby. I krótko. Pytanie do pana ministra gospodarki morskiej. Planowanie takiej budowy odbywa się w jakiejś perspektywie. Jest jakiś początek. Jest jakiś koniec. Jak to się ma do tego, że w Stoczni Szczecińskiej, która została zlikwidowana, zniszczono znaczną część infrastruktury, właśnie za rządów Platformy Obywatelskiej? Żeby budować taki prom, potrzebne są chociażby rusztowania.

Wiem, że na mieście dużo mówiono o tym, że te rusztowania ze Stoczni Szczecińskiej zostały sprzedane na złom za grosze tak samo, jak zresztą bardzo duża część infrastruktury. W sumie, to tylko jedno takie pytanie do pana ministra gospodarki morskiej, bo na pewno się na tym zna. Czy to ma jakiś sens, żeby najpierw zniszczyć, zlikwidować, wywieźć, sprzedać coś, co jest drogie za pół darmo – ktoś na tym zarobił, różne rzeczy na mieście mówili – czy taka polityka ma sens? Nie jestem do końca fachowcem.

Może to ma sens, żeby najpierw coś zniszczyć, a później, przed wyborami powiedzieć, że będziemy budować promy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Tylko jedno zdanie wyjaśnienia. Chodzi o likwidację podłóg samopoziomujących w kadłubowni, które pozwalają na montaż sekcji kadłuba. Te urządzenia zostały pocięte i wywiezione na złom. Tak, to prawda. Kto jeszcze? Pan poseł Misiło i poprosimy o odpowiedź.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, dwa tygodnie temu gościliśmy tutaj panią syndyk Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Wydaje się, że bardzo kompetentnie i niezwykle merytorycznie pani syndyk opowiedziała o historii tej stoczni. Prosiliśmy wówczas – ja także prosiłem – o to, żeby Komisja dostała bilans tej spółki za ubiegły rok, dlatego że były wątpliwości dotyczące strony przychodowej. Pani syndyk mówiła o tym, że jest zysk. Były wątpliwości, czy jest to zysk natury operacyjnej, czy np. ze sprzedaży środków trwałych. Nie dostaliśmy tego bilansu, a to utrudnia dalsze procedowanie. Mam pytanie, panie ministrze. Czy polskie państwo, czy ministerstwo przez swoje spółki zamierza zakupić tę stocznię? Czy mają państwo plan z tym związany? Czy też ta stocznia zostanie sprzedana – nazwijmy to – na wolnym rynku przez panią syndyk?

Myślę, że w kontekście tego posiedzenia Komisji jest to jedno z kluczowych pytań. Chciałbym, żeby państwo strategicznie odpowiedzieli. Oczywiście, nie oczekuję odpowiedzi, kiedy to będzie i za ile. Chodzi mi tylko o państwa sposób myślenia. Myślę, że to jest bardzo ważne. A jeśli chodzi o Stocznię „Gryfia", panie ministrze, to życzę bardzo mocno, żeby z tym zyskiem było tak, jak pan mówi i żebyśmy za rok mogli gratulować. Ale pozwoli pan jednak, że będę jak niewierny Tomasz i dopóki nie zobaczę, nie uwierzę. Już dzisiaj proszę o to, żebyśmy spotkali się za rok. Proszę pamiętać, że będę trzymał za słowo, żeby wówczas nam pan opowiedział, jaki jest progres, jeśli chodzi o wyniki i dalszy rozwój i pomyślność Stoczni „Gryfia". Bardzo prosiłbym o ten bilans, panie przewodniczący, żebyśmy mogli otrzymać odpowiedź w tej materii, bo myślę, że ona jest kluczowa dla tego, o czym rozmawiamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Poproszę o odpowiedź. Pan minister pierwszy, tak? Pan minister Witkowski.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jeszcze zgłaszali się posłowie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę?

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jeszcze posłowie się zgłaszali.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dobrze, ale po każdych trzech osobach mamy odpowiedź. Potem następne trzy osoby. Następny będzie pan przewodniczący Mroczek.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Jeśli dobrze zrozumiałem, do mnie skierowane było tylko pytanie pana posła Szałabawki, odnośnie do Szczecińskiego Parku Przemysłowego, a dawniej Stoczni Szczecińskiej. Ten podmiot kiedyś budował statki. Chcemy, żeby w przyszłości także budował statki. Faktycznie sytuacja tego podmiotu jest zła. Była bardzo zła. Dokonano pewnej konsolidacji. Nawet jeszcze w najbliższych dwóch miesiącach planowane są zmiany właścicielskie w Szczecińskim Parku Przemysłowym. Był jasny sygnał, że trzeba zatrzymać grabież majątku po Stoczni. Tam brakowało realnego gospodarza. Pan poseł Marchewka słusznie mówił, że na terenie dawnej Stoczni Szczecińskiej funkcjonują firmy prywatne.

Tylko one w niewielkim zakresie mają coś wspólnego z przemysłem stoczniowym. Nie są w stanie zbudować kompletną jednostkę pływającą. One mogą być podwykonawcami. Mogą coś pomalować, pospawać. Ale pochylnia należy do Szczecińskiego Parku Prze-

mysłowego, czyli tak naprawdę do Funduszu „Silesia". To jest też kuriozalna sytuacja, że Fundusz z Katowic zajmuje się terenami po stoczni w Szczecinie. To też zastaliśmy. Jest deklaracja, że w najbliższych dwóch miesiącach ta sytuacja zostanie zmieniona. Jest z nami pan prezes Strzeboński. Nie wiem, czy jest potrzeba, żeby się wypowiadał. Jeśli może coś dodać do tego, co powiedziałem, to bardzo proszę. Jeszcze cztery miesiące temu nie byliśmy w stanie wykonać tam żadnego projektu. Pochylnia „Odra", czy pochylnia „Wulkan" są zardzewiałe i nie mają żadnej wartości inwestycyjnej, czy projektowej. Natomiast jesteśmy gotowi do tego, żeby na terenie dawnej Stoczni Szczecińskiej, a obecnego Szczecińskiego Parku Przemysłowego uruchomić w maju lub czerwcu produkcję promu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Jeszcze poproszę pana prezesa Strzebońskiego o uzupełnienie odpowiedzi.

Prezes zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. Andrzej Strzeboński:

Dzień dobry państwu. Dziękuję za to, że mogę tutaj dzisiaj być i przysłuchiwać się dyskusji. Powiedziałbym, że mam taką refleksję, że czasami dobrze jest pomilczeć. W Szczecinie stała się tragedia. Tragedia gospodarcza. Ona miała też wymiar społeczny. Niestety, przez lata rujnowano tę infrastrukturę. Powiedziałbym, że to, co się stało w Stoczni Szczecińskiej, czy na terenach Stoczni Szczecińskiej, jak w soczewce skupia patologie władzy. Tak nie powinno się postępować. Dzisiaj mamy stan rzeczy taki, że jako zarząd jesteśmy w spółce od sześciu miesięcy, od marca br.

Powiem tak. Do dzisiaj przywróciliśmy stoczni łańcuch technologiczny potokowo-gniazdowy – zwartą, kompaktową stocznię. Dzisiaj ta infrastruktura funkcjonuje już jako obiekty technologiczne. Zastaliśmy taki stan rzeczy, że wynajmowało się powierzchnię i kubaturę. Dzisiaj wynajmujemy technologie. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. W tej stoczni zaczynają się takie prace, jak kilka lat temu. Dzisiaj myślę, że z przyjemnością tam funkcjonuję. Mam nadzieję, że podjęte dzieło znajdzie szczęśliwy finał. Program „Batory" jest szczęściem dla stoczni, bo stocznia wyłączona przez lata z rynku klienta może powrócić. Dzisiaj w tej stoczni buduje się już kompletne statki. Nie w wymiarze masy wodowaniowej 10 tys. ton, czy 15 tys. ton, jak drzewiej bywało. Są to małe statki. Ale te firmy, funkcjonujące dzisiaj – jak powiedziałem – w układzie technologicznego zorganizowania są już gotowe do podjęcia wyzwania pod tytułem budowa promu w Szczecinie.

I powiem, że jest to efekt tych kilku miesięcy, które mamy za sobą. Ta firma już dzisiaj jest czytana na rynku zewnętrznym. Ci klienci, którzy znali tę firmę i ten szyld, dzisiaj tę firmę odwiedzają i chcą z nią w przyszłości kooperować. Dzisiaj ta firma jest na dobrej drodze powrotu do tego, do czego ta infrastruktura jest przypisana. Te wszystkie urządzenia dźwigowe funkcjonują. Mają dozór techniczny. Czynna masa dźwigowa w stoczni, to 4600 ton. Mówię o tym dużym udźwigu. Te ośrodki wodowaniowe, ta największa pochylnia w Polsce i w Europie, bo większych nie ma – są większe doki – jak nowy „Wulkan" z suwnicą 450 t, jest w pełni przygotowana do tego, żeby to dzieło realizować. A firmy tam funkcjonujące czekają na to, dlatego że same faktycznie funkcjonując w rozdrobnieniu nie są w stanie podjąć takiego kontraktu. Dlatego powstało konsorcjum okrętowe z liderem – Szczecińskim Parkiem Przemysłowym – który organizuje te firmy na rzecz dużych przedsięwzięć.

Dodam tylko, że w ciągu tych kilku miesięcy doprowadziliśmy, z przyzwoleniem i z udziałem ministerstwa oraz właściciela do tego, że dziś ta firma ma płynność finansową, generuje własne środki na odtworzenie i uzyskała zdolność kontraktową. To tyle. Jeżeli są do mnie jakieś pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos zabierze pan poseł Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, to posiedzenie Komisji nie powinno przebiegać w takiej formie – szczególnie w takiej formie – ale również w takim zakresie merytorycznym, w jakim przebiega. Odniosę się do tej formy i do sposobu prowadzenia posiedzenia Komisji przez obu panów przewodniczących, a także – na samym końcu – do sposobu zachowania pana wiceministra Kow-

nackiego. Powiem, że przebieg tego posiedzenia wynika trochę z ujęcia tematycznego. Ten temat jest po prostu fatalnie ujęty – polityka remontowa. To jest posiedzenie dwóch Komisji sejmowych. Reprezentowane są dwa ministerstwa. Rozumiem, że tak naprawdę tematem, który przewija się w wypowiedziach, jest polityka, czy jakiś program, jakiś pomysł rządu polskiego dla branży stoczniowej, a w tym ujęciu w szczególności zamówienia Ministerstwa Obrony Narodowej.

Tymczasem pan minister Witkowski z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie powiedział nawet dwóch zdań na temat jakiegoś pomysłu, czy programu rządu adresowanego do tej branży. Odnotowałem pana stwierdzenie i posłużę się nim w odniesieniu do działań Ministerstwa Obrony Narodowej. Swoje wystąpienie zakończył pan tym, że pora już na konkretne decyzje Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie zamówień. No tak. To jest trochę taka rozpacz, bo jedynym narzędziem, które pan ma w ręku są te pieniądze, które są w Ministerstwie Obrony Narodowej. Rozumiem, że to ministerstwo zostało powołane, mija rok jego pracy i powinien pan coś powiedzieć. Przedstawić jakiś zarys programu, czy planu, czy czegokolwiek. Powinien pan coś powiedzieć na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

A odnosząc się z kolei do dorobku Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie tego roku pan wiceprzewodniczący Zaremba mówi o jakichś planach likwidacji czegoś. Ma pan jakieś plany w swojej głowie. Zostawmy już te plany likwidacji w pana głowie, bo sam je pan wymyślił. Natomiast, jeżeli chodzi o politykę i statystykę, to mamy dane statystyczne za lata rządów Platformy. Za chwilę będziemy mieli dane dotyczące efektów waszych rządów. Każdy jest w stanie to porównać. Faktem jest, że dokonaliśmy konsolidacji polskiego przemysłu zbrojeniowego i przez rok nie było jakiejś znacznej poprawy w tym zakresie. Jeżeli są jakieś sukcesy w Stoczni „Gryfia", to witam je z zadowoleniem i naprawdę gratuluję tych dokonań, jeżeli te zmiany rzeczywiście są. Bo przecież na tym polega zmiana w państwie, że kolejne ekipy powinny coś poprawiać, a nie pogarszać.

A teraz, już w odniesieniu do Ministerstwa Obrony Narodowej. Z punktu widzenia tego programu adresowanego do Marynarki Wojennej mamy taką oto sytuację, że w ciągu ponad roku swojej działalności, w zakresie dużego programu związanego z pozyskaniem okrętów podwodnych dla Marynarki Wojennej, udało się przetłumaczyć wstępne założenia techniczno-taktyczne i wysłać je do Norwegów. Potrzebowaliście na to rok. To jest efekt waszych rządów przez ponad rok. Natomiast, jeżeli chodzi o program „Miecznik", o 6 okrętów obrony wybrzeża i okrętów patrolowych, to unieważniliście postępowanie, które zostało wszczęte w czerwcu 2015 r. Na podstawie stwierdzonego występowania podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa to postępowanie było skierowane właśnie do polskich stoczni.

A na marginesie, swoją wypowiedzią na temat udziału polskiego przemysłu w realizacji programu dla Marynarki Wojennej pan przewodniczący Jach – przypominam, że pan Michał Jach jest przewodniczącym sejmowej Komisji Obrony Narodowej – wystawia sobie fatalne świadectwo, jeżeli chodzi o wiedzę w zakresie tematyki, którą ta Komisja się zajmuje. Te 6 okrętów miało być wybudowane poprzez negocjacje z polskim podmiotem. W skład konsorcjum wchodziła Polska Grupa Zbrojeniowa i Stocznia Marynarki Wojennej. Unieważniliście to postępowanie i to jest dorobek tego roku. Tak to wygląda.

A teraz odniosę się do sposobu prowadzenia posiedzenia Komisji. Jeżeli ktoś zajmuje jakąś funkcję, to z tej funkcji wynikają pewne przywileje i uprawnienia. Ale z tej funkcji wypływa również pewien ciężar. Ciężar odpowiedzialności, który ta funkcja nakłada na człowieka. Jeżeli prowadzicie panowie posiedzenie, to nie możecie brać udziału w bezpośrednim ataku i być jednymi z najbardziej agresywnych posłów w trakcie dyskusji, bo odbywa się to kosztem tej dyskusji, a w szczególności sposobu prowadzenia posiedzenia Komisji.

I słowo do pana wiceministra Kownackiego. Pan poseł Nitras, oczywiście, z pewnym ładunkiem emocjonalnym, czy z dużym ładunkiem emocjonalnym próbował opisywać pewne zjawiska. Jest to normalne w debacie parlamentarnej. Z kolei pan, panie ministrze, w każdej odpowiedzi był agresywny. Polecam panu stenogram z tego posiedzenia, bo zobaczy pan, jak był pan agresywny w stosunku do każdego, do kogo pan się zwracał.

Mówił pan jeszcze o tym, że coś się zapisze w annałach. Autor afery widelcowej nie powinien ryzykować takich wystąpień. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Ad vocem powiem jedno zdanie. Podtrzymuję wszystko, co powiedziałem publicznie przez ostatnie sześć lat o likwidacji przez was, przez Platformę Obywatelską przemysłu stoczniowego oraz o planach likwidacji Stoczni Remontowej „Gryfia". Podtrzymuję to z całą odpowiedzialnością, bo świadczą o tym fakty. Niejednokrotnie je tutaj przytaczałem. Teraz nie miejsce na to. Jakkolwiek nie zakłamywałby pan rzeczywistości, panie pośle Mroczek, ona jest taka, że chcieliście zlikwidować przemysł stoczniowy. Ktoś, kto chciał kupić za ciężkie pieniądze 50 starych śmigłowców, starej konstrukcji, kiedy inne kraje kupowały za to 109 sztuk, nie powinien zabierać głosu na ten temat. Dziękuję bardzo.

Głos zabierze pan poseł Arkadiusz Marchewka. Proszę. Potem są zapisani pan poseł Kaleta i pan poseł Borowczak. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję. Panie ministrze, elementarna wiedza ekonomiczna w tym zakresie pochodzi z zestawienia, które zostało przez pana podpisane i przesłane mi w odpowiedzi na interpelację. Jeśli nie zna pan tych zapisów, to wystawia pan sobie tylko złe świadectwo. Zaznaczę tylko, że chociażby według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. przychody netto ze sprzedaży Stoczni „Gryfia" wynosiły 184 mln zł, a na dzień 30 czerwca br. 55 mln zł. Nie będę wspominał także o zmniejszeniu kapitału własnego z 25 mln do 13 mln zł. Proszę zwrócić uwagę, że ta elementarna wiedza, to informacje, które uzyskałem od pana. Byłoby dobrze, gdyby pan też się z nimi zapoznawał. To po pierwsze.

Po drugie, nie uzyskałem od nikogo z państwa odpowiedzi na temat przyszłości, stabilności i możliwości funkcjonowania firm, które działają dzisiaj na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Przypomnę tylko, że jeszcze kilka miesięcy temu powstało Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe. Panowie, proszę słuchać, bo poruszam bardzo istotne kwestie. Później znowu otrzymam odpowiedź, ale wymijającą. Tak więc nie będę słyszał konkretnych kwestii. Zostało zawiązane konsorcjum – Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe – w skład którego weszło 51 podmiotów nie tylko ze Szczecina, w tym nawet podmioty zagraniczne, które są chętne i gotowe do tego, żeby budować statki od podstaw m.in. na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Bo tam już dzisiaj powstają statki od podstaw.

Zacytuję państwu tylko jedną kwestię. Jeden z uczestników tego konsorcjum tak mówi o tych firmach: „To są firmy prywatne. Nie takie, które czekają na dotacje, czy pieniądze rządowe, tylko takie, które wiedzą, jak to robić, jak zdobywać zlecenia i jak budować statki". To konsorcjum zostało zawiązane kilka miesięcy temu. Liderem tego konsorcjum jest Szczeciński Park Przemysłowy. Nie mówię tutaj o konsorcjum okrętowym, bo to jest coś całkowicie innego. W związku z tym, chciałbym uzyskać odpowiedź. Czy firmy, które dzisiaj funkcjonują na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego, po fuzji, czy po przejęciu przez Stocznię Remontową „Gryfia" będą miały dalej zapewnioną możliwość funkcjonowania? Czy pan minister gwarantuje takie rozwiązanie? To po pierwsze.

Po drugie, odpowiadam na to, co powiedział pan przewodniczący Jach. Panie pośle, zasady funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych są znane. Zapytam wprost. Usłyszałem od przedstawiciela rządu, że planowane jest utworzenie specjalnych stref ekonomicznych w Szczecinie i w Świnoujściu związanych z działalnością okrętową. Jest to wynikiem ustawy, która wejdzie w życie 1 stycznia. W związku z tym pytam, czy są panom znane takie plany? Czy macie wiedzę na ten temat? Usłyszałem to od pani wiceminister rozwoju. Chciałbym prosić o doprecyzowanie tego, a nie o przedstawianie informacji o tym, jak funkcjonują specjalne strefy ekonomiczne.

Cieszę się, że pan prezes Strzeboński zwrócił uwagę na to, że Szczeciński Park Przemysłowy dysponuje dzisiaj nowoczesną technologią. Chciałbym tylko przypomnieć, że trzy duże projekty na kwotę 14 mln zł zostały zrealizowane pod koniec ubiegłego roku dzięki funduszom Unii Europejskiej z regionalnego programu operacyjnego. Dzięki tym

środkom doszło m.in. do zakupu maszyn centrum obróbki stali, więc to na pewno są bardzo ważne działania, o których mówi pan prezes. Bardzo prosiłbym o odpowiedź na moje pytanie, które postawiłem wówczas i na to pytanie, które powtórzyłem teraz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Ponieważ salę mamy zarezerwowaną dzisiaj do godz. 18:00, poproszę pana ministra o odpowiedź. Jeśli zdążymy, głos zabierze jeszcze pan poseł Borowczak. Przepraszam, ale mamy dzisiaj takie realia. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o pana posła Marchewkę i szczegółowe pytanie dotyczące stoczni, to udzielę jeszcze głosu panu Konefałowi, jeżeli pan pozwoli. Proszę spojrzeć na działalność i na podstawowy wynik rok do roku. On jest lepszy, chociaż chcielibyśmy, żeby w następnych miesiącach był już zupełnie inny. Naprawdę, liczby trzeba czytać umiejętnie i to, co dostaje pan w ramach informacji.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana ministra Mroczka, to nie było żadnego pytania, więc trudno mi udzielić odpowiedzi. Widzę, że problem z historią XVI wieku wśród działaczy Platformy Obywatelskiej jest gigantyczny. Możemy polecić państwu kilka dobrych lektur. Naprawdę są bardzo fajne opracowania na ten temat. Wtedy nie mówiłby pan o żadnych aferach, o Polsce piastowskiej w XVI wieku, jak pana kolega. Rzeczywiście, chciałem przeprosić, bo jeżeli gdzieś się uniosłem, gdzieś powiedziałem o słowo za dużo, za głośno, czy może nie tak, ja należy, to przepraszam, bo rzeczywiście nie powinienem tego zrobić.

Tylko, wie pan, naprawdę – przepraszam – krew mnie zalewa, jeżeli ci, którzy przez osiem lat doprowadzili do rujnacji tego przemysłu, dzisiaj stroją się w piórka obrońców. Możemy spojrzeć na „MARS". To Fundusz, który jest całkowicie zadłużony. Niemalże wszystkie z kilkunastu spółek, które w nim są, przynosiły straty za państwa rządów. Możemy spojrzeć na Stocznię „Gryfia". Za chwilę będzie o tym mówił pan Konefał. Warto spojrzeć, jak sprzedawaliście poszczególne elementy majątku tej Stoczni, np. …. (słowo nieczytelne). Dzisiaj mamy doki, które nie mogą pracować, bo państwo sprzedaliście to innej spółce na parking. Zamiast tego, że ludzie mogą mieć pracę, ktoś może tam parkować samochód. Tak wygląda kolejna stocznia. Jeżeli chodzi o „Nautę", jest pan prezes Król. Może powiedzieć, jak fundowaliście innym odbiorcom statki, które na papierze miały wartość 40 mln zł. A później nie można było zmienić umowy i trzeba było 20, czy 30 mln zł dokładać z pieniędzy „Nauty", dlatego że ktoś załatwił sobie taki prezencik. Tym zajmie się prokurator.

Można powiedzieć o Elektromontażu Północ, gdzie kupowaliście maszyny od firmy, która chwilę po kupieniu maszyn upadła i nie było nawet do kogo wystąpić z roszczeniem, bo ta firma znikła. I takich przykładów jest mnóstwo za państwa rządów, więc rzeczywiście, nie powinienem, przepraszam. Ale za każdym razem, codziennie, kiedy patrzę na przemysł stoczniowy i przemysł zbrojeniowy widzę, ile błędów zostało popełnionych. Niestety, to nie są błędy ludzkie, bo one się zdarzają, tylko często błędy zamierzone i świadome. Pan wybaczy, ale kiedy później widzę kogoś, kto się stroi w piórka obrońcy, to czasem nerwy mi puszczają. Przepraszam za to.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Konefał, tak?

Dyrektor z PGZ SA Konrad Konefał:

Ja tylko krótko w sprawie „Gryfii". A mianowicie, pan poseł Marchewka rzeczywiście dysponuje danymi za pierwsze półrocze 2016 r. Natomiast, jak już mówiłem, trzeci kwartał 2016 r. wygląda znacznie lepiej. Przy czym zwracam uwagę, że te przychody, o których pan mówił, to były przychody, na których Stocznia „Gryfia" ponosiła straty. Można powiedzieć, że im więcej było tych przychodów, tym większą stratę generowały. Natomiast m.in. działania podjęte aktualnie przez zarząd i przez nas prowadzą do tego, żeby odzyskać rentowność na kontraktach. W związku z tym tych kontraktów jest nieco mniej i przychody są niższe. Natomiast dzięki temu osiągnęliśmy dodatnią marżę netto. Zaznaczam, że jest to marża netto, a nie tylko marża pierwszego stopnia na sprzedaży.

Mam nadzieję, że ten trend zostanie utrzymany, chociaż nie ukrywam, że miesiące zimowe – każdy, kto się nieco orientuje w branży stoczniowej wie – są bardzo trudne. Rzeczywiście, Stocznia „Gryfia", w wyniku nietrafionych decyzji menedżerskich w latach poprzednich znacznie utraciła zdolności produkcyjne, ale staramy się te zdolności powoli odzyskiwać.

Jeszcze króciutko odniosę się do pana pytania o najemców SPP. Myślę, że warto podkreślić, że dzisiejszy przychód z tytułu najmu i usług dla najemców, to ok. 85% przychodów całego SPP. W związku z tym odpowiedź wydaje się oczywista. Nadal ci najemcy pozostaną. Myślę, że nie mają się o co martwić, bo nie jesteśmy gotowi do tego, żeby szybko stracić 85% przychodów. A znalezienie alternatywnego źródła przychodów na pewno nie będzie łatwe i szybkie. Natomiast będziemy dążyć do tego, żeby więcej produkcji stoczniowej odbywało się na terenie SPP. Na dzisiaj nie ma planów, żeby w jakikolwiek sposób zagrozić funkcjonowaniu dzisiejszych najemców.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Na tym zamykam dyskusję. Zamykam posiedzenie obu Komisji. Dziękuję bardzo za przybycie. Dziękuję gościom.